Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8893**
19. Wahlperiode 02.04.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Oliver Krischer, Sven Lehmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/8207 –

Aufstieg des Planfalls „Knoten Köln" in den Bedarfsplan Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Eisenbahnknoten Köln zählt zu den am stärksten belasteten Knoten im deutschen Eisenbahnnetz (https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/koeln-s-11-stammstrecke). Die Kapazitätsgrenzen sind längst erreicht. Bereits heute wird der Hauptbahnhof Köln von rund 1 200 Zügen des Personenverkehrs angesteuert, davon allein 1 000 im Nahverkehr. Die dynamische Bevölkerungsentwicklung im Rheinland und der Wachstumstrend im öffentlichen Verkehr sind maßgebliche Treiber der Nachfrage im Nah- und Fernverkehr im Knoten Köln. Die Lage Kölns am wichtigsten europäischen Nord-Süd-Güterverkehrskorridor entlang der Rheinachse sowie die Überlagerung durch Ost-West-Güterverkehre sorgen gleichzeitig dafür, dass dem Eisenbahnknoten Köln auch im Schienengüterverkehr eine tragende Rolle zukommt. Mit dem prognostizierten Anstieg der Fahrgastzahlen im Personenverkehr, aber auch dem erwarteten Zuwachs im Güterverkehr, wird sich die Lage um den Engpass im Bahnknoten Köln zusätzlich verschärfen (www.deutschebahn.com/pr-duesseldorf-de/aktuell/presseinformationen/pfa_knoten_koeln-1341480). Die betriebliche Situation im Knoten Köln ist von einem „ostlastigen" Fernverkehrssystem und einem „westlastigen" Regionalverkehrssystem geprägt. Dies bedeutet, dass Fernverkehrszüge den Knoten Köln über die Neubaustrecke Frankfurt (Main)–Köln erreichen und ihre Fahrt in Richtung Norden bzw. Osten fortsetzen. Betrieblich optimal ist aus Sicht der Fragsteller der Laufweg über Köln Messe/Deutz unter Auslassung eines Halts am Hauptbahnhof (Hbf). Die Bedienung des Hauptbahnhofs mit dortigem Fahrtrichtungswechsel ist dagegen betrieblich gesehen ungünstig, da durch den Fahrtrichtungswechsel im Hauptbahnhof ein erheblicher Kapazitätsverbrauch entsteht (vgl. Eisenbahntechnische Rundschau 2013, Nr. 9, S. 10 bis 15). Schon heute ist die viergleisige Fernverkehrsinfrastruktur der Hohenzollernbrücke zeitweise mit bis zu 23 Zugfahrten je Stunde und Richtung belegt. Damit ist die viergleisige Zuführung des Fernverkehrs über die Hohenzollernbrücke ein maßgeblicher Kapazitätsengpass, der für weitere Angebotsausweitungen im Fernverkehr limitierend wirkt. Schon mittelfristig stellt sich nach Auffassung der Fragesteller die Herausforderung, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, die auch in einer „Entzerrung" der Verkehrsströme liegen könnte (rechtsrheinische Führung des Fernverkehrs). Langfristig stellt sich die Frage nach grundsätzlichen Alternativen mit der Führung des Fernverkehrs in der

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29. März 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

zweiten Ebene, da die Fernbahninfrastruktur im Bereich Köln Hbf bzw. Köln Messe/Deutz nur sehr begrenzt erweiterungsfähig ist.

Am 6. November 2018 verkündete das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Aufstieg des Planfalls „Knoten Köln“ aus dem Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplan Schiene des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/kurzbericht-potentieller-bedarf-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile). Damit stellt das BMVI die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen in Aussicht, die dazu beitragen können, im Knoten Köln zusätzliche Kapazitäten zu schaffen.

1. Welche Infrastrukturmaßnahmen liegen dem Planfall „Knoten Köln“ des BSWAG zugrunde?

Positiv bewertet wurden im Planfall „Knoten Köln“ die unter diesem Projekt im K-003-V01 unter www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-003-V01/K-003-V01.html dargestellten Maßnahmen.

2. Welche Infrastrukturmaßnahmen kommen nach der Hochstufung vom Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf zu den bisher im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Maßnahmen des Planfalls „Knoten Köln“ hinzu?

3. Welche der im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten infrastrukturellen Maßnahmen sieht der in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegene Planfall „Knoten Köln“, des BSWAG nicht mehr vor?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung des Knotens Köln im Rahmen des Potentiellen Bedarfs mit den dort enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen ist für den Bedarfsplan 2030 gültig. Eine vorlaufende Bewertung im Bundesverkehrswegeplan gibt es nicht.

4. Auf welchen Annahmen basieren die vom BMVI genannten Kosten für den Planfall „Knoten Köln“, und wie verteilt sich diese Summe auf die einzelnen Teilprojekte des Planfalls (bitte die Höhe der Baukosten jeweils nach Teilmaßnahme einzeln aufschlüsseln)?

5. Welche der Teilprojekte des Planfalls „Knoten Köln“ befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorentwurfsplanung) und welche bereits im Planfeststellungsverfahren (bitte jeweiligen Planungs- bzw. Verfahrensstand und Beginn des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens angeben)?

6. Für welche Teilprojekte des Planfalls „Knoten Köln“, die noch nicht im Bau sind, liegen nach Kenntnis der Bundesregierung rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor (bitte konkrete Benennung des Planfeststellungsabschnitts mit aktualisierten Baukosten angeben)?

7. Für welche Teilprojekte des Planfalls „Knoten Köln“ liegen nach Kenntnis der Bundesregierung Machbarkeitsstudien vor?

Die Fragen 4 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten beruhen auf dem Kostenstand 2018 gemäß Schätzung für den BVWP.

Teilmaßnahmen Knoten Köln	Kosten in Mio. Euro	Status
Ausbau Gummersbacher Straße	464,0	Laufende Planfeststellung
Ausbau Steinstraße	536,0	Planungsauftrag wird vorbereitet
Kreuzungsbauwerke Hürth-Kalscheuren	615,7	Vorplanung (Lph 1/2)
Kreuzungsbauwerk Köln-Gremberg	348,2	Vorplanung (Lph 1/2)
Verknüpfungsbauwerk Köln-Mühlheim	258,3	Planungsauftrag wird vorbereitet
Überwerfungsbauwerk Troisdorf	69,6	Planungsauftrag wird vorbereitet
Weichenverbindungen Westkopf Köln Hbf	12,3	Kein Planungsbeginn
Westspange Köln	1.353,1	Vorplanung (Lph 1/2)
Gesamtsumme Knoten Köln	**3.657,2**	

8. Wird nach dem derzeitigen Erkenntnisstand der Bundesregierung einzelnen Teilmaßnahmen des Planfalls „Knoten Köln“ des BSWAG eine besondere Priorität im Hinblick auf den Zeitpunkt ihrer Durchführung eingeräumt?

   a) Wenn ja, welchen Maßnahmen wird besondere Priorität eingeräumt?

   b) Wenn ja, nach welchen Kriterien erfolgt die Priorisierung?

   c) Welche der Maßnahmen erachtet die Bundesregierung zum nächstmöglichen Zeitpunkt als realisierbar?

Die Maßnahmen der Großknoten werden gleichermaßen prioritär verfolgt und sollen sukzessive nach Vorliegen der sachlichen und haushalterischen Voraussetzungen realisiert werden. Zuerst könnte aufgrund des Planungsstandes bei Vorliegen der haushalterischen Voraussetzungen die Maßnahme Ausbau Gummersbacher Straße umgesetzt werden.

9. Welche Einzelmaßnahmen umfasst die Maßnahme „Köln Hbf höhere Leistungsfähigkeit“ des Planfalls „Knoten Köln“ (siehe Maßnahme Nummer 9: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/bewertung-schienenwegeausbau-des-potentiellen-bedarfs-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile)?

Für die Bewertung des Knotens Köln wurde im Bereich des Hauptbahnhofs geprüft, ob durch eine Geschwindigkeitserhöhung die Zugfolgezeiten verkürzt werden können. Im Zuge der Trassenplausibilisierung wurde die technische Machbarkeit dieser Maßnahme hinterfragt und im Ergebnis nicht in den Planfall aufgenommen. Der Planfall ist inzwischen detailliert unter www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-003-V01/K-003-V01.html veröffentlicht.

10. Hat die Bundesregierung eine Erweiterung der Fernbahngleise auf der Hohenzollernbrücke von derzeit vier auf fünf bzw. sechs Gleise untersucht?

    a) Wenn ja, welcher Kapazitätseffekt würde sich durch einen derartigen Ausbau für den Hauptbahnhof Köln einstellen (bitte in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?

    b) Wenn nein, warum nicht?

11. Hält die Bundesregierung einen Ausbau der Hohenzollernbrücke auf fünf bzw. sechs Gleise für den Fernverkehr mittelfristig für erforderlich?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erweiterung der Fernbahngleise auf der Hohenzollernbrücke wurde im BVWP nicht untersucht, da mit den im Planfall K-003-V01 enthaltenen Maßnahmen die erwarteten Verkehre wirtschaftlich bewältigt werden können. Eine weitere Optimierung erfolgt gemeinsam mit den Ländern und Aufgabenträgern.

12. Welche Planungen verfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Fernverkehr AG bei der Führung von Fernverkehrszügen durch den Knoten Köln?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG ist der Knoten Köln von sehr großer Bedeutung im Fernverkehrsnetz. Neben der hohen Nachfrage aus der Metropole selbst, bildet der Knoten Köln einen der sieben Knotenpunkte im deutschen Schienennetz mit den meisten Umsteigereisenden. Dabei ist die Bedeutung des Hauptbahnhofs im Vergleich zum Bahnhof Köln-Deutz sowohl verkehrlich als auch aus Kundensicht deutlich größer.

Sowohl die schnelle Verbindung über die Schnellfahrstrecke zwischen der Rhein-Main-Region und dem Kölner Ballungsraum als auch die Verknüpfung mit internationalen Verbindungen (z. B. mit Amsterdam) ist für die Kunden des Fernverkehrs wichtig und damit für die wirtschaftliche Entwicklung der verbundenen Metropolen und umliegenden Regionen. Zusätzlich stellt die Verbindung eine attraktive Anbindung der Räume für Pendler dar und entlastet somit den Verkehr auf der Straße.

Der Knoten Köln wird mit der zu erwartenden steigenden Nachfrage weiter an Bedeutung gewinnen. Um weiter wachsen zu können, sieht der aktuelle Plan der DB Fernverkehr AG eine Ausweitung der Verkehre über Köln-Deutz vor.

Hierzu sind infrastrukturelle Entwicklungen im Bahnhof (u. a. Barrierefreiheit) notwendig, um einen vom Kunden akzeptierten Umstieg zwischen Nah- und Fernverkehr zu ermöglichen.

Außerdem wird die beschlossene Maßnahme des Ausbaus „Westspange“ aus Sicht des Fernverkehrs die verkehrliche Situation zwischen Nah-, Güter und Fernverkehr entzerren und für einen besseren Verkehrsfluss im Knoten Köln sorgen.

13. Soll der Laufweg über Köln Messe/Deutz aufgrund der „Ostlastigkeit“ des Fernverkehrs zum Regellaufweg werden (Fernverkehrszüge mit nördlichen bzw. östlichen Zielen)?

Mit den Teilmaßnahmen „Westspange Köln“, „Verknüpfung der Wupperstrecke mit der S-Bahnstrecke“ und „Schaffung paralleler Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten im „Westkopf Köln Hbf“ sind die infrastrukturellen Voraussetzungen für den prognostizierten SPNV und SPFV geschaffen. So wird es möglich, dass – bis auf eine Linie – alle Linien des SPFV, die über die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main verkehren, auch im Prognosehorizont 2030 Köln Hbf direkt bedienen können, ohne die Bedienungsangebote des SPNV über Köln Hbf einschränken zu müssen. In Anlehnung an den aktuellen Fahrplan ist im BVWP 2030 angenommen, dass eine stündliche Linie des SPFV von der NBS über Köln Messe/Deutz tief verkehrt.

In Anbetracht des erheblichen Investitionsvolumen, insbesondere für die Westspange Köln, wird im Rahmen der weiteren Planungen untersucht werden, ob eine infrastrukturelle Lösung mit einer verstärkten Nutzung des Bahnhofs Köln Messe/Deutz tief ein besseres Verhältnis von Nutzen und Kosten aufweisen wird.

14. Wie viele zusätzliche Bahnsteigkanten sind für den Bahnhof Köln Messe/Deutz derzeit geplant, und welche Erweiterungen werden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Deutschland-Takts untersucht?

Im Planfall K-003-V01 sind keine zusätzlichen Bahnsteigkanten in Köln Messe/Deutz geplant.

Derzeit wird für den Deutschland-Takt ein Zielkonzept erarbeitet. In diesem Rahmen wird geprüft, welche Infrastrukturerweiterungen für dieses Angebotskonzept wirtschaftlich möglich sind. Ergebnisse liegen voraussichtlich im ersten Quartal 2020 vor.

15. Stehen nach Kenntnis der Bundesregierung über die derzeitigen Pläne hinaus noch Flächen für zusätzliche Erweiterungen (Bau zusätzlicher Bahnsteige) im Bahnhof Köln Messe/Deutz zur Verfügung?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Daten vor.

16. Wie viele zusätzliche Bahnsteigkanten sind für den Kölner Hauptbahnhof geplant, und welche Erweiterungen werden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Deutschland-Takts untersucht?

Im Planfall K-003-V01 sind keine zusätzlichen Bahnsteigkanten in Köln Hauptbahnhof geplant.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

17. Stehen nach Kenntnis der Bundesregierung über die derzeitigen Pläne hinaus noch Flächen für zusätzliche Erweiterungen (Bau zusätzlicher Bahnsteige) im Kölner Hauptbahnhof zur Verfügung?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Daten vor.

18. Welche Kapazitätssteigerung kann mit allen geplanten bzw. in Untersuchung befindlichen Infrastrukturerweiterungen im Knoten Köln mittelfristig gehoben werden (bitte Kapazitätseffekt in Zugfahrten pro Stunde und Richtung für die jeweiligen Bahnsteiggleise angeben), und welches Wachstum der Fahrgastnachfrage kann damit bedient werden?

19. Welchen Kapazitätszuwachs werden die dem Planfall „Knoten Köln“ zugrunde gelegten Infrastrukturmaßnahmen für den Fernverkehr im Bahnknoten Köln generieren können (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?

20. Welchen Kapazitätszuwachs werden die dem Planfall „Knoten Köln“ zugrunde gelegten Infrastrukturmaßnahmen für den Nahverkehr im Bahnknoten Köln generieren können (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?

Die Fragen 18 bis 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kapazitätssteigerung im Planfall K-003-V01 gegenüber dem Bezugsfall Knoten ist für die einzelnen Verkehrsarten im Projektdossier unter www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-003-V01/K-003-V01.html#h1_verkehrsbelastung veröffentlicht.

21. Geht die Bundesregierung davon aus, dass diese Kapazitätseffekte ausreichen, um die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu erreichen?

Dies wird zurzeit im „Zukunftsbündnis Schiene“ mit Vertretern des Bahnsektors erörtert. Ziel ist es, einen Masterplan Schiene vorzulegen.

22. Wie will die Bundesregierung erreichen, dass auf allen Bahnsteigen des Bahnknotens Köln und besonders auf den Bahnsteigen des Bahnhofs Köln Messe/Deutz der Rechtsanspruch auf Barrierefreiheit gewährleistet werden wird?

23. Wann wird der Rechtsanspruch auf Barrierefreiheit auf allen bisher bestehenden Bahnsteigen der Bahnhöfe Köln Hauptbahnhof und Köln Messe/Deutz umgesetzt, und beabsichtigt die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Umsetzung bereits vor dem Bau zusätzlicher Bahnsteige für beide Bahnhöfe, wie im Planfall „Knoten Köln“ vorgesehen, zu beginnen?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund stellt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Mittel für Investitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung, mit denen auch Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit förderfähig sind. Ergänzend stellt der Bund seit Jahren immer wieder mit Sonderprogrammen zweckgebundene Mittel zur Verfügung.

Die Bahnsteige des Kölner Hbf sind heute bereits stufenfrei mittels Fahrtreppen und barrierefrei mittels Aufzügen erreichbar.

Die DB AG plant am Bahnhof Köln Messe/Deutz sechs Aufzüge neu zu errichten:

– Zwei Aufzüge werden die Fernbahnsteige an den Gleisen 11 und 12 mit dem Haupttunnel verbinden.
– Ein weiterer Aufzug wird den Bahnsteig an Gleis 12 mit dem Tunnel der Kölner Verkehrsbetriebe, KVB (städtischer Zugang zur U-Bahn) verbinden.
– Drei Aufzüge werden die Regionalbahnsteige zum KVB-Tunnel stufenfrei zugänglich machen.

Die genannten Maßnahmen sind Bestandteil des DB Großprojekts „Ausbau Knoten Köln“ und stehen in Abhängigkeit mit dem erforderlichen Planfeststellungsverfahren. Nach dem aktuellen Projektterminplan ist mit einer Realisierung nicht vor dem Jahr 2025 zu rechnen.

Im gemeinsamen Lenkungskreis im November 2018 mit der Stadt Köln, dem Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland und der DB AG wurde der Beschluss gefasst, die dringend notwendige Umsetzung „Ausbau Knoten Köln“ zu beschleunigen. Die Prüfungen sind bereits angestoßen.

Die beiden Fernverkehrsgleise sowie der S-Bahnsteig am Bahnhof Köln Messe/Deutz sind bereits heute barrierefrei erreichbar. Durch die Errichtung zusätzlicher Aufzüge wird die Wegebeziehung deutlich verbessert.

Zur Verbesserung des Reisekomforts werden am Bahnhof Köln Messe/Deutz zwei Fahrtreppen von Regionalbahnsteigen an den Gleisen 1 und 2 sowie 4 und 5 in den Haupttunnel errichtet, die voraussichtlich im Jahr 2021 zur Verfügung stehen werden.

Im Rahmen des Projekts „Ausbau Knoten Köln“ wird ein zusätzlicher Mittelbahnsteig (messeseitig) errichtet. Dieser wird ebenfalls barrierefrei an den KVB-Tunnel angeschlossen.

24. Welche zusätzlichen betrieblichen Maßnahmen und Infrastrukturmaßnahmen – einschließlich mikroskopischer Maßnahmen – untersucht die Bundesregierung im Rahmen des Deutschland-Takts im Knoten Köln, die über die bisherigen Maßnahmen hinausreichen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

25. Welche mittel- und langfristigen Infrastrukturprojekte sind nach Auffassung der Bundesregierung erforderlich, um auch nach 2030 eine deutlich steigende Fahrgastnachfrage im Knoten Köln adäquat bedienen zu können?

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege wird gemäß § 4 BSWAG regelmäßig hinsichtlich Anpassungsbedarf an die erwartete Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung überprüft. Dazu wird derzeit die Ausschreibung einer aktualisierten Verkehrsprognose vorbereitet. Die Überprüfung ist abzuwarten.

26. Beabsichtigt die Bundesregierung, Machbarkeitsstudien in Auftrag zu geben, die eine (rechtsrheinische) Führung des Fernverkehrs in der zweiten Ebene – analog zum angedachten Fernbahntunnel im Knoten Frankfurt (Main) – vorsehen?

    a) Wenn ja, bis wann soll eine derartige Studie in Auftrag gegeben werden?

    b) Wenn nein, welche Optionen sieht die Bundesregierung, um die nur begrenzt aufnahmefähige Eisenbahninfrastruktur im Knoten Köln zu erweitern?

Nein, da die Maßnahmen des Planfalls K-003-V01 eine wirtschaftliche Engpassauflösung im Knoten Köln vor dem Hintergrund der für 2030 prognostizierten Verkehre ermöglichen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

27. Welche Zugfolgezeiten je Richtung ergeben sich bei vollständiger Realisierung der Maßnahmen des Planfalls „Knoten Köln“ auf der S-Bahn-Stammstrecke?

Auf der S-Bahn-Stammstrecke ergibt sich mit den Maßnahmen in beide Richtungen eine geplante Zugfolgezeit von 2,5 Minuten.

28. Welche Zugfolgezeiten je Richtung ergeben sich bei vollständiger Realisierung der Maßnahmen des Planfalls „Knoten Köln“ für den Fernverkehr auf den übrigen Bahnsteiggleisen des Kölner Hauptbahnhofs?

Mit den Maßnahmen des Planfalls ergibt sich für diese Gleise eine geplante Zugfolgezeit von 3 Minuten pro Gleis.

29. Welche minimal möglichen Zugfolgezeiten je Richtung ergeben sich bei vollständiger Realisierung der Maßnahmen des Planfalls „Knoten Köln“ und bei maximaler Auslastung für Nah- und Fernverkehr?

Die mögliche Zugfolgezeit ist eine infrastrukturelle Größe und nicht von der Auslastung abhängig.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

30. Welche Entlastungen der Bahnsteiganlagen sind durch die Schaffung eines zusätzlichen S-Bahn-Bahnsteigs im Kölner Hauptbahnhof möglich (bitte in Passagierzahlen vorher/nachher angeben)?

Heute wird an dem vorhandenen S-Bahnsteig (Gleise 10/11) in Köln Hbf der komplette S-Bahn-Verkehr des Knotens abgewickelt – sowohl in Ost-West- als auch in West-Ost-Richtung. Durch den Bau des zusätzlichen Bahnsteigs wird dann je Bahnsteig ein sog. Ein-Richtungs-Betrieb möglich. Dadurch wird an dem heutigen Bahnsteig Gleis 10/11 künftig nur noch die Fahrtrichtung West-Ost angeboten, am neuen Bahnsteig Gleis 12/13 die Fahrtrichtung Ost/West. Dadurch verdoppelt sich die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche, wodurch sich die Passagierbelastung für den Bestandsbahnsteig halbiert.

31. Sind die Verbindungen, die der Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts unterstellt, bei der Bewertung um die Engpassbeseitigung des Planfalls „Knoten Köln“ berücksichtigt?

Der Planfall Knoten Köln berücksichtigt die Bedienungsangebote des BVWP für den Fern- und Regionalverkehr sowie die S-Bahn. Mit den Maßnahmen des Planfalls sind die Bedienungsangebote wunschgemäß umsetzbar. Insofern sind die Maßnahmen des Planfalls Köln im Zielfahrplan 2030 unterstellt.

32. Konnten die Beiträge für die Finanzierungsaufteilung BSWAG/GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) für die Teilprojekte „Westspange“ und das „Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim“ inzwischen ermittelt werden?

a) Wenn ja, wie hoch sind die Finanzierungsbeiträge (je nach BSWAG und GVFG) für das Bauprojekt „Westspange“?

b) Wenn ja, wie hoch sind die Finanzierungsbeiträge (je nach BSWAG und GVFG) für das Bauprojekt „Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim“?

c) Wenn nein, bis wann kann die Ermittlung der Finanzierungsaufteilung erwartet werden?

Die Beträge wurden bisher noch nicht ermittelt. Ein Termin für die Ermittlung kann gegenwärtig nicht genannt werden.

33. Welche Infrastrukturmaßnahmen werden über den Bedarfsplan Schiene, welche über das GVFG-Bundesprogramm und welche durch Beteiligungen Dritter finanziert (bitte auch Mischfinanzierungen nach Kostenanteilen aufschlüsseln)?

Das Vorhaben S-Bahn Köln, Ausbau der S 11 wurde seitens des Landes NRW zur anteiligen Finanzierung im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angemeldet. Es werden Gesamtkosten in Höhe von 283 Mio. Euro genannt. Bei Vorliegen der Fördervoraussetzun-

gen, u. a. Wirtschaftlichkeitsnachweis nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung, könnte das Vorhaben mit bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten mit Bundesmitteln gemäß GVFG gefördert werden. Die Gesamtfinanzierung ist durch die Vorhabenträgerin oder Aufgabenträgerin sicherzustellen.

34. Mit welchem der drei vorgesehenen Bauabschnitte (Abschnitt A: Köln Hansaring–Köln West, Abschnitt B: Köln West–Köln Süd, Abschnitt C: Köln Süd–Hürth-Kalscheuren) der Neubaumaßnahme „Westspange“ soll begonnen werden, bzw. welche Reihenfolge in der Umsetzung wird für sinnvoll erachtet?

Die Vorplanung für die „Westspange“ wird gerade begonnen, daher kann über eine Reihenfolge der Umsetzung noch keine Aussage getroffen werden.

35. Welche zusätzlichen Kapazitäten können durch den Neubau der „Westspange“ generiert werden (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?

36. Welche zusätzlichen Kapazitäten können allein durch den Bauabschnitt A Köln Hansaring–Köln West der Neubaumaßnahme der „Westspange“ generiert werden (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?

37. Welche zusätzlichen Kapazitäten können allein durch den Bauabschnitt B Köln West–Köln Süd der Neubaumaßnahme der „Westspange“ generiert werden (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?

38. Welche zusätzlichen Kapazitäten können allein durch den Bauabschnitt C Köln Süd–Hürth-Kalscheuren der Neubaumaßnahme der „Westspange“ generiert werden (bitte Wachstum in Zugfahrten pro Stunde und Richtung angeben)?

Die Fragen 35 bis 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Knotenbereichen ist eine kapazitive Betrachtung einzelner Abschnitte wenig aussagekräftig, da nur der Gesamtausbau zu betrieblich und verkehrlich relevanten Verbesserungen führt. Daher sind im Rahmen der Knotenbewertung keine Einzelabschnitte sondern nur der Gesamtplanfall betrachtet worden. Die Bedienungsangebote des SPFV sind aus der prognostizierten Nachfrage für den Prognosehorizont abgeleitet worden, während die zu unterstellenden Bedienungsangebote des SPNV vom Land NRW definiert wurden. Mit den in der Antwort zu Frage 13 genannten Teilmaßnahmen können im Planfall Knoten Köln die 85 Zugpaare je Tag zusätzlich über Köln Hbf verkehren, die im Bezugsfall ohne Ausbau nicht trassierbar waren. Davon entfallen 40 Zugpaare je Tag auf den Abschnitt Köln Hbf–Hürth-Kalscheuren. Welche Kapazitäten darüber hinaus zur Verfügung stehen, war nicht Gegenstand der Untersuchung.

39. Welche Steigerung der Zugfolgen ist mit dem Neubau der „Westspange“ zu erwarten?

Im Planfall Knoten Köln sind die vom Land NRW definierten Bedienungsangebote des SPNV berücksichtigt worden. Ob das Land NRW im Falle einer Realisierung der Westspange Köln beabsichtigt, darüber hinaus eine Verdichtung des S-Bahnangebots vorzunehmen, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

40. Wann kann die Umsetzung aller Bauabschnitte des Teilprojekts „Westspange“ erwartet werden?

Nach Abschluss der erforderlichen planrechtlichen Verfahren und der Sicherung der Finanzierung kann die Umsetzung der „Westspange“ erfolgen.

41. Welche zusätzlichen Kapazitäten können nach Kenntnis der Bundesregierung durch einen Ausbau und eine verbesserte Vernetzung des Bahnhofs Köln Süd erreicht werden?

42. Welche zusätzlichen Kapazitäten können nach Kenntnis der Bundesregierung durch einen Ausbau und eine verbesserte Vernetzung des Bahnhofs Köln West erreicht werden?

43. Welche zusätzlichen Kapazitäten können nach Kenntnis der Bundesregierung durch einen Ausbau und eine verbesserte Vernetzung des Bahnhofs Köln Hansaring erreicht werden?

Die Fragen 41 bis 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zusammen mit dem Neubau der „Westspange“ und dem Ausbau der Bahnhöfe von Köln Hansaring über Köln West und Köln Süd bis Hürth-Kalscheuren sollen zusätzliche S-Bahn- und Regionalbahnäste ausgebaut bzw. elektrifiziert werden. In der Folge können auf diesen Ästen zusätzliche Nahverkehrsleistungen durch den Aufgabenträger bestellt werden.

Weitere Informationen zum S-Bahn Köln Liniennetz 2030+ des NVR finden Sie unter www.sbahnkoeln.de/vision/.

44. Welche zusätzlichen Kapazitäten können nach Kenntnis der Bundesregierung durch einen Ausbau und eine verbesserte Vernetzung des Bahnhofs Köln/Bonn Flughafen erreicht werden?

Für einen Ausbau des Bahnhofs Köln-Flughafen besteht vor dem Hintergrund der erwarteten Verkehrsentwicklung bis 2030 kein Bedarf.

45. Inwieweit hat sich die fehlerhafte statistische Datenlage (www.verkehrsforum.de/de/presse/pressemitteilungen/2018-09-14-whistleblower-dvf) bei der Zugrundelegung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr auf die Nutzen-Kosten-Bewertung des Planfalls „Knoten Köln“ ausgewirkt, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für den Planfall „Knoten Köln“?

Nach 2010 hat es Veränderungen in der Anbieterstruktur im Schienengütertransport gegeben. Die daraus resultierende vorübergehende Ungenauigkeit der Daten des Statistischen Bundesamtes für die Phase nach 2010 hatte jedoch keine Auswirkungen auf die dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegenden Verkehrsprognose 2030. Deren Basisjahr ist 2010, als diese Unschärfe noch nicht bestand. Insofern besteht kein Anlass, die Ergebnisse der Prognose und die Bewertungen für die Bundesverkehrswegeplanung in Frage zu stellen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333